DOI: 10.17117/na.2016.09.01.084

<http://ucom.ru/doc/na.2016.09.01.084.pdf>

Поступила (Received): 10.09.2016

Ляшенко М.В.

Вопросы оптимизации грузоперевозок между Республикой Корея и Российской Федерацией

Lyashenko M.V.

The issues of optimization of the freight traffic between the Republic of Korea and the Russian Federation

В данной статье рассмотрено значение стран Азиатско-Тихоокеанского региона для современной экономики. Изучена внешняя торговля и основные партнёры Республики Корея. Выделены группы товаров представляющие взаимный интерес в торговле между Республикой Корея и Российской Федерацией. Изучены основные направления сотрудничества и перспективы дальнейшего развития двухсторонних отношений. Проведен сравнительный анализ вариантов грузовых перевозок между Республикой Корея и Россией. Исследованы возможности оптимизации грузоперевозок между двумя странами

Ключевые слова: Азиатско-Тихоокеанский регион, международные перевозки, оптимизации грузоперевозок

The present paper is concerned with the importance of the Asia-Pacific region for modern economy. Foreign trade and the main partners of the Republic of Korea are studied. Groups of goods of common interest in the trade between the Republic of Korea and the Russian Federation are identified. The main areas of cooperation and the prospects for further development of the bilateral relations are described. A comparative analysis of freight traffic between the Republic of Korea and Russia was made; and its optimization was investigated

Key words: Asia-Pacific region, international transportation, freight traffic optimization

Ляшенко Максим Викторович

Кандидат экономических наук, доцент
Сибирский государственный университет путей
сообщения
г. Новосибирск, ул. Дуси Ковальчук, 191

Lyashenko Maksim Viktorovich

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Siberian transport university
Novosibirsk, Dusi Kovalchuk st., 191

Прошедший 2-3 сентября 2016 г. во Владивостоке «Восточный экономический форум» собрал 3500 участников из 56 стран. В приветственной речи Президент РФ Владимир Путин сказал о том, что необходимо согласовать перспективные проекты и инициативы, которые послужат развитию взаимовыгодного сотрудничества на пространстве Азиатско-Тихоокеанского региона и будут способствовать более тесной интеграции экономических связей стран региона. Странам необходимо развивать транспортную и энергетическую инфраструктуру региона. В основе стратегии развития Дальнего Востока России лежит открытость к сотрудничеству, к широкой международной кооперации. Россия готова приложить все возможные усилия для реализации новых проектов в этих

сферах, наладить новые высокотехнологичные производства и создать дополнительные рабочие места [1]. Участники Восточного экономического форума обсудили будущее Дальнего Востока и тихоокеанского региона в целом, проблему привлечения инвестиций и развития инфраструктуры, а также налаживание экономических связей между странами Азии. Самые многочисленные делегации прибыли из Японии, Китая и Республики Корея.

Азиатско-Тихоокеанский регион сегодня – один из самых динамично развивающихся регионов мира, включает 58 государств с населением 3,5 миллиарда человек. В настоящее время именно в АТР сформировался один из мировых полюсов роста, участие стран региона в мировой экономике мира превышает 50%. Развитие всех стран региона заслуживает изучения, но остановимся на Республике Корея.

В данной работе будет проведен сравнительный анализ вариантов грузовых перевозок между Россией и Республикой Корея.

Опыт Республики Корея показывает, чего можно достичь при проведении эффективной экономической политики в стране. Задачи и курс реформ были сформулированы еще в первом пятилетнем плане экономического развития страны на 1962-1966 гг. Годовой доход на душу населения в 1962 г. составлял 110 долл. США, а в 2015г. – 27 440 долл. США [2].

Страна приняла курс на увеличение промышленного производства и расширение своего экспорта. Экспорт товаров и услуг в 1962 г. составлял 4,9% от ВВП, а в 2015 г. – 45,9% [3].

Участие Республики Корея в мировом экспорте до 1980-х годов не превышало 1%, в настоящее время составляет почти 3% [4]. Успехи стали возможны вследствие специализации страны на бытовой электронике и автомобильной технике. В настоящее время – это массовый выпуск приборов, использующих цифровую технологию: смартфоны, цифровые телевизоры и DVD-проигрыватели. Крупнейшими компаниями в электронной промышленности являются: LG, Samsung, Daewoo Electronics. Промышленные предприятия страны заинтересованы в увеличении своих продаж на территории других государств. Поскольку российский рынок является не насыщенным бытовой электроникой и автомобильной техникой, он привлекателен для корейских компаний.

Рассмотрим более подробно торговлю Республики Корея со странами мира с 2000 по 2015 гг.

Республика Корея занимает 7 место в мире по экспорту товаров, что составляет 3% от мировой торговли или 573 млрд. долл. США. В целом доля готовых изделий в экспорте Республики Корея составляет 86,4%, что демонстрирует нам развитую промышленность страны [5].

Страна занимает 9 место в мире по импорту товаров, что составляет 2,8% от мировой торговли или 526 млрд. долл. США [6]. Республика Корея закупает комплектующие, полуфабрикаты, готовые изделия у других стран, причем их доля в импорте равна 52,5%. Здесь следует отметить, что доля сырья составляет 40,6%. В целом, за последние 15 лет внешняя торговля Республика Корея ста-

бильно росла (табл.1). Отметим, что незначительное сокращение объемов экспорта и импорта произошло в 2015г., и было связано прежде всего с медленным выходом мировой экономики из кризиса и замедлением темпов экономического роста Китая, как основного торгового партнера Республики Корея (доля Китая в экспорте составляет 25,4%).

Таблица 1. Внешняя торговля Республики Корея товарами в период 2000-2015гг. (млрд. долл. США) [7]

Показатели	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2014 г.	2015 г.
Экспорт	172,6	284,4	466,4	572,7	526,9
Импорт	160,5	261,2	425,2	525,5	436,5
Торговый оборот	333,1	545,6	891,6	1098,2	963,4

Как видно из таблицы 2, основными торговыми партнерами Республики Корея являются Китай, США, Европейский Союз и Япония. Основным поставщиками нефти и нефтепродуктов в Республику Корея являются Саудовская Аравия и Россия.

Таблица 2. Внешняя торговля Республики Корея в 2014 г. и ее основные торговые партнеры (млрд. долл. США) [8]

Экспорт	Млрд. долл. США	Доля в экспорте %	Импорт	Млрд.долл. США	Доля в импорте %
ВСЕГО	572,66	100,0	ВСЕГО	525,51	100
В том числе:			В том числе:		
Китай	149,47	26,1	Китай	84,61	16,1
США	63,57	11,1	Япония	60,96	11,6
ЕС 28	50,39	8,8	ЕС 28	57,28	10,9
Япония	35,51	6,2	США	42,57	8,1
Гонконг (Китай)	28,63	5,0	Саудовская Аравия	4,18	7,3
Россия	9,01	1,6	Россия	18,28	3,5

Исходя из данных таблицы 2, можно подчеркнуть, что Россия находится к Республике Корея гораздо ближе Саудовской Аравии и может конкурировать за её сырьевой рынок, тем более, что Саудовская Аравия не поставляет газ, а Россия освоила месторождения нефти и газа в Уральском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах. Созданные производственные мощности по добыче газа и нефти на Сахалине позволят увеличить поставки в Республику Корея.

Отметим, что дипломатические отношения между Республикой Корея и Россией были установлены с 1991г. Однако только спустя десять лет началась активизация взаимоотношений между странами. 27 февраля 2001 г. Президент РФ В.В. Путин посетил Сеул с официальным визитом и провел переговоры с Президентом Республики Корея Ким Дэ Чжуном. В результате этих переговоров сто-

роны выразили намерение приложить все усилия для скорой и успешной реализации проекта создания российско-корейского индустриального комплекса в свободной экономической зоне «Находка» [9].

Можно сказать, что именно с этого момента и начинается более тесное сотрудничество в экономической сфере между странами.

Поставку газа, нефти и нефтепродуктов экономически и технологически эффективно осуществлять трубопроводным транспортом. Появление новых технологий по сжижению природного газа позволяет осуществлять поставку морским транспортом с о.Сахалин или других портов России. Рассмотрение этого вопроса является предметом самостоятельного исследования.

Для реализации новых проектов и появившихся возможностей в торговле необходимо рассмотреть различные варианты транспортировки для доставки корейских товаров в Россию (в т.ч. в её Европейскую часть), а российских товаров – в Корею.

В России основные производители продукции обрабатывающей промышленности и потребители комплектующих, а также потребители различных высокотехнологичных товаров находятся в промышленно освоенных Центральном, Северо-Западном и Уральском федеральных округах.

Рассмотрим доставку контейнеров из Республики Корея в Санкт-Петербург, т.к. он является первым по величине в России из городов, имеющих порт. Хорошо развитая транспортная инфраструктура позволяет не только принимать и обрабатывать грузы, но и при необходимости направлять их в другие регионы России. Рассмотрим и проанализируем 5 вариантов доставки груза из Республики Корея в Санкт-Петербург.

Вариант 1. Транспортировка грузов через Японское море и дальневосточные порты РФ с перевалкой на железнодорожный транспорт и далее по Транссибу и Октябрьской железной дороге.

Отметим, что важность и значимость Транссиба для России исследовалась многими российскими учеными, например, Бандманом М.К., Комаровым К.Л., Ткаченко В.Я. в работе «Транссиб в экономике России» [10].

В настоящее время Транссибирский коридор – пример идеально выстроенной транспортной схемы. Технические возможности Транссиба позволяют сейчас перевозить до 100 млн. тонн грузов в год, в том числе 250-300 тыс. контейнеров (TEU) международного транзита. В перспективе объем транспортировки последних может составлять до 1 млн единиц в год [11].

Несмотря на то, что грузооборот портов дальневосточного бассейна РФ по итогам 2015 г. увеличился лишь на 5,2% относительно 2014 г., т.е. до 170,96 млн.т, их пропускная способность находится на пределе. Следовательно, в случае увеличения грузооборота между странами, потребуется модернизация существующих портов РФ или создание новых с целью увеличения их пропускной способности.

Вариант 2. Транспортировка грузов по Транскорейской железной дороге с выходом на Транссибирскую железнодорожную магистраль открывает много преимуществ для стран-участниц. Ряд корейских и российских ученых исследовали эту тему. В качестве примера можно привести две работы: Пак Чжен Мин

«Оценка социально-экономических последствий соединения Транскорейской и Транссибирской железнодорожных магистралей» [12], Нехорошков В.П., Куречка А.Г. «Основные направления интеграции Транссиба в мировую транспортную систему».

Одним из преимуществ этого маршрута является соотношение времени и цены. Непрерывное железнодорожное сообщение Республики Корея с Китаем и Россией устранил дополнительную перевалку, как в вариантах 1 и 3, следовательно, сократятся расходы на перевозку и предотвращается риск случайного повреждения грузов [13].

К сожалению, в ближайшее время данный вариант не осуществим, так как в марте 2016 г. Республика Корея заявила о выходе из проекта в связи с неблагоприятной политической обстановкой на Корейском полуострове.

Вариант 3. Маршрут поставки грузов из Южной Кореи через железнодорожный «Северный коридор Шелкового пути» проходит через Китай, Казахстан и Россию. Этот маршрут имеет хорошие перспективы, так как большая часть грузов из Республики Корея доставляется в Центральный, Северо-Западный и Уральский федеральные округа России. Кроме того, таможенный союз между Россией и Казахстаном упрощает процедуру таможенного оформления груза. Следует отметить, что только в феврале 2015 г. открылось грузовое железнодорожное сообщение между Китаем и Казахстаном (Ляньюньган – Алма-Аты). На сегодняшний день грузооборот составляет около 100 тыс. TEU в год и может быть увеличен до 800 тыс. TEU в год [14]. Этот маршрут имеет узкое место при переходе китайско-казахстанской границы из-за несовпадения ширины железнодорожной колеи у этих стран.

Вариант 4. Транспортировка грузов морем через Суэцкий канал чаще всего используется при поставке грузов из Республики Корея в Россию, вследствие сравнительно небольшой стоимости. В августе 2015 г. закончилась модернизация Суэцкого канала, что позволяет осуществлять двустороннее движение судов на 60% протяженности канала (115,5 км). Время прохода судов из Средиземного моря в Красное море сокращается с 18 до 11 часов. Египет планирует к 2023 г. увеличить ежесуточное количество проходящих по каналу судов с 49 до 97. Пропускная способность Суэцкого канала оценивается в 17 млн. TEU в год. Российские порты и железная дорога могут переваливать до 1 млн. TEU в год. Данный маршрут имеет риски, связанные с задержкой в порту при формировании грузов на корабль.

Вариант 5. Транспортировка грузов через Индийский и Атлантический океаны используется в настоящий момент редко, так как для этого маршрута характерен самый длительный срок доставки.

Для удобства сравнения данные по 7 параметрам, характеризующим все рассмотренные выше пять вариантов доставки грузов из Республики Корея в Россию, представлены в таблице 3.

Отметим, что все варианты, кроме второго и пятого, являются мультимодальными. При смешанных перевозках важно оптимизировать стоимость и сроки доставки, обеспечить высокое качество оказываемой услуги. В данной работе не рассматриваются логистические компании, оказывающие подобные

услуги, но в 3-ем варианте их участие имеет важное значение для синхронизации работ в порту, на железных дорогах Китая, Казахстана и России.

Таблица 3. Экономические параметры 5 вариантов доставки грузов из Республики Корея в Россию (г. Санкт Петербург)

	1 вариант	2 вариант	3 вариант	4 вариант	5 вариант
Описание маршрута	Южная Корея- Японское море – Восточный- Транссиб – СПб	Южная Корея – КНДР - Транссиб – СПб	Южная Корея – Желтое море – Китай – Казахстан – СПб	Южная Корея – Суэцкий канал – Новороссийск – СПб	Южная Корея – Индийский и Атлантический океаны – СПб
Длина, тыс. км	10,271	9,133	12,555	21,900	28,000
Доставка, дни	20-25	18-20	27-30	35-45	45-70
Пропускная способность, TEU млн. ед. в год	1,00	1,00	0,80	1,00	нет ограничений
Стоимость, USD за TEU	5,000	4,500	5,100	2,500	5,000
Количество пересекаемых границ	1	2	3	1	1
Дополн. условия	перевалка груза с ж/д транспорта на морской транспорт и с морского на ж/д	изменение ширины ж/д колеи	- перевалка грузов с ж/д на морской транспорт, с морского на ж/д; – изменение ширины ж/д колеи	перевалка груза с ж/д транспорта на морской транспорт и с морского на ж/д	- перевалка груза с ж/д транспорта на морской транспорт и с морского на ж/д; – сезонный режим навигации
Угрозы	- в России недостаток портовых мощностей; – ограничения пропускной способности портов	-нестабильная политическая ситуация на корейском полуострове	нет	- военные действия на Ближнем Востоке; – деятельность пиратов	нет

Рассмотренные варианты наглядно показывают, что существует возможность пропускать по данным маршрутам количество контейнеров, оцениваемое в 0,8 – 1 млн. TEU в год, а по двум маршрутам – четвертому и пятому, такого ограничения даже в долгосрочной перспективе не предвидится.

Самый короткий по протяженности и меньший по продолжительности доставки – 2-ой вариант. Транспортировка им дороже, чем в 4-ом варианте почти в два раза, но и затраты времени в 4-ом варианте больше в два раза. Поэтому, если необходима срочная поставка грузов, лучше воспользоваться именно 1 и 2 вариантами.

Отметим, что 1 и 3 варианты сопоставимы по своим параметрам, но требуют технического и юридического согласования для ускорения таможенного оформления грузов.

Наш анализ наглядно показывают, что проект ОАО «РЖД» по реконструкции Транскорейской магистрали и соединению её с Транссибирской железнодорожной магистралью является своевременным и позволил бы значительно упростить и улучшить грузоперевозки между Россией и Республикой Корея, а также включить в осуществление региональных проектов Корейскую Народную Демократическую Республику. Например, предложение Президента Республики Корея Пак Кын Хе «Евразийская инициатива» включает создание скоростной железной дороги для доставки пассажиров в Москву и далее в Европу. Республика Корея заинтересована в увеличении поставок своих товаров в Европу через территорию России, поскольку на Европу приходится почти 11% её экспорта.

При рассмотрении 1-го варианта отмечено недостаточное количество портовых мощностей России в Тихоокеанском бассейне.

Долгосрочная аренда Россией порта Раджин на территории КНДР позволила бы не только обслуживать грузы из Республики Корея, но и грузы других стран АТР. Изменившаяся политическая обстановка после ядерных испытаний КНДР и запуска ракет в 2016 г. заморозила этот перспективный проект для России, Южной Кореи и КНДР. Однако Россия проводит мероприятия по модернизации и созданию портовых мощностей на Дальнем Востоке для наращивания своего торгового присутствия в этом регионе.

В качестве заключения можно сказать следующее. Россия, стремящаяся к увеличению торговли со странами АТР и Южной Кореей, в частности, должна улучшить транспортную инфраструктуру в уже существующих портах с целью сокращения времени обработки грузов и увеличения грузооборота. Для выполнения этих проектов необходимо искать российских и привлекать иностранных инвесторов.

России и Южной Корее следует восстановить диалог с КНДР для нормализации отношений, возобновления работы проекта Хасан – Раджин и восстановления, а фактически нового строительства, Транскорейской железной дороги. Улучшение транспортной ситуации позволило бы увеличить товарооборот между двумя странами минимум на 800 млн. долл. США.

Список используемых источников:

1. Восточный экономический форум. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/52808>
2. GNI per capita, Atlas method. URL: <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GNP.PCAP.CD?view=chart>
3. Доля экспорта Exports of goods and services (% of GDP). URL: <http://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.ZS?end=2015&start=1962&view=chart>
4. World Trade Report 2013 p.58, World Trade Report 2015.

URL: https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr13_e.htm

5. Trade profile Republic of Korea.

URL: <http://stat.wto.org/CountryProfile/WSDBCountryPFView.aspx?Language=E&Country=KR>

6. World Trade Report 2015 p.26. URL: www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr15_e.htm

7. General profile: Korea, republic of.

URL: <http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/410/index.html>

Economy Korea South. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ks.html>

8. Trade profile Republic of Korea.

URL: <http://stat.wto.org/CountryProfile/WSDBCountryPFView.aspx?Language=E&Country=KR>

9. Состоялись переговоры Владимира Путина и Президента Южной Кореи Ким Дэ Чжуна.

URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/40906>

10. Бандман М.К., Комаров К.Л., Ткаченко В.Я. Транссиб в экономике России // Железнодорожный транспорт. 1997. № 6. С. 31-38.

11. Международное значение Транссиба как самого короткого «сухопутного моста» между Европой и Азией. URL: <http://icctt.com/mezhdunarodnoe-znachenie>

12. Пак Чжен Мин Оценка социально-экономических последствий соединения Транскорейской и Транссибирской железнодорожных магистралей.

URL: <http://www.dissercat.com/content/otsenka-sotsialno-ekonomicheskikh-posledstvi-soedineniya-transkoreiskoi-i-transsibirskoi-zh>

13. Нехорошков В.П., Куречка А.Г. Основные направления интеграции Транссиба в мировую транспортную систему // Транспорт Российской Федерации. 2006. № 2. С. 5-8.

14. Объемы контейнерных перевозок из Китая через Казахстан растут в геометрической прогрессии.

URL: <http://www.tks.ru/logistics/2016/08/08/0006>

© 2016, Ляшенко М.В.

Вопросы оптимизации грузоперевозок между Республикой Корея и Российской Федерацией

© 2016, Lyashenko M.V.

The issues of optimization of the freight traffic between the Republic of Korea and the Russian Federation